



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

СПЕЦИАЛИЗИРАНО ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА
ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ
ТРАНСПОРТ (СЗРПИЖТ)

ГОДИШЕН ДОКЛАД



2017



Настоящият доклад се публикува в съответствие с:

- Директива 2004/49/ЕО;
- Закон за железопътния транспорт, 2000, обн., в сила от 26.06.2015 г.;
- Наредба № 59, 2006, обн., в сила от 31.07.2015 г.

Нормативните актове са достъпни на:

<https://www.mtitc.government.bg/bg/category/161>



СЪДЪРЖАНИЕ

Увод.....	4
1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН	4
1.1. Законова основа	4
1.2. Функции и цели	4
1.3. Организация на дейността.....	5
1.4. Организационна схема	6
2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ.....	7
2.1. Събития подлежащи на разследване	7
2.2. Институции, свързани с разследването.....	8
2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган	8
2.4. Изследване на безопасността от доклади през 2017 г.	9
3. РАЗСЛЕДВАНИЯ	12
3.1. Обзор на приключени разследвания, включително ключови тенденции	12
3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2017 г.	12
3.2.1. Дерайлиране на седем пълни вагона от състава на товарен влак № 50505 при преминаване транзит през гара Петърч.....	13
3.2.2. Дерайлиране на шест пълни вагона от състава на товарен влак № 50501 в междугарието Волуяк – Храбърско.	14
3.2.3. Дерайлиране на дванадесет вагона-цистерни пълни от състава на товарен влак № 90570 при влизане в гара Хитрино на трети коловоз на стрелка № 5.	15
3.2.4. Дерайлиране на вагон-цистерна от товарен влак № 30582 в междугарието Дългопол – Комунари на път № 2.	16
3.2.5. Дерайлиране на електрически локомотив № 86018.9 от товарен влак № 30690 при влизане в гара Пирдоп на 04.05.2017 г.	16
3.3. Разследвания, започнати през 2017 г. и продължили през 2018 г.	17
3.3.1. Възникване на пожар в електрически локомотив № 44134.2 обслужвал бърз влак № 8693 в гара Димитровград на 12.10.2017 г.	17
3.4. Произшествия и инциденти, разследвани през последните пет години.	18
4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ	19
4.1. Кратък обзор и представяне на препоръките.....	19
4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2017 г.	19



Увод

Настоящият годишен доклад представя разследваните железопътни събития през 2017 г., както и дейността на националния орган за разследване в Република България, в съответствие с чл. 23, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

Докладът представя дейността на националния орган за разследване, който в Република България е „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). Неговият статут и функции са разписани в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), Наредба № 59 от 05.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт, Наредба № Н-32 от 19 септември 2007 г. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти с органите на досъдебното производство и Правила на специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

Докладът включва данни за проведените през 2017 г. разследвания на железопътни произшествия, включително причините за тяхното възникване и дадените препоръки за подобряване на безопасността в железопътния транспорт, както и информация за предприетите мерки от адресатите за тяхното изпълнение. Обобщени данни за реализираните през 2017 г. железопътни събития и нанесените щети, докладвани от „Управителя на железопътната инфраструктура“ респективно Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НК ЖИ) и железопътните предприятия.

1. РАЗСЛЕДВАЩ ОРГАН

1.1. Законова основа

Във връзка с изискванията на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността, която е транспонирана в „Закона за железопътния транспорт“ (ЗЖТ) и Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт. През 2006 г. в Република България е създаден национален орган за разследване на железопътни произшествия и инциденти – „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ (СЗРПИЖТ) в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС).

СЗРПИЖТ е в структурата на дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ (ЗРПВВЖТ) в МТИТС. Дирекцията е мултимодален орган, състоящ се от три независими специализирани звена за разследване на авиационни събития, произшествия в морските пространства и произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

СЗРПИЖТ е национален орган за разследване на железопътни събития в Република България, който в своята организация и при вземане на решения е независим от управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия и от националния орган по безопасност (НОБ), който в Република България е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА).

1.2. Функции и цели

Основна цел на СЗРПИЖТ при извършване на разследване е установяване на обстоятелствата и причините довели до възникване на железопътни произшествия и



инциденти и излъчване на ефективни препоръки с цел, подобряване на безопасността в железопътния транспорт.

Функциите и задачите на СЗРПИЖТ са разписани подробно в националните нормативни актове, в които е транспонирана Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

Основни функции и отговорности на СЗРПИЖТ:

- Организиране, координиране и извършване на технически разследвания на тежки железопътни произшествия и инциденти, възникнали на територията и в граничните преходи на Република България;
- Установяване на техническите причини, обстоятелствата и фактите, свързани с възникване на тежки произшествия и инциденти, включително идентифициране на доказателства, извършване на анализи, включително и човешкия фактор, вземане на решения, изготвяне на технически експертизи и документиране;
- Координиране на дейностите по извършване на технически разследвания с компетентните разследващи органи на Прокуратурата на Р. България - Национална следствена служба (НСлС) и Министерство на вътрешните работи (МВР);
- Изготвя и изпраща до всички заинтересовани страни проект на окончателен доклад при разследване на тежко произшествие;
- Изготвя и изпраща до всички заинтересовани страни и публикува окончателен доклад за разследване с дадени препоръки за безопасност с цел предотвратяване на последващи произшествия;
- Участие в дейността на Мрежата на националните органи за разследване на страните-членки на ЕС, координирана от Агенция за железниците на европейския съюз (ЕЖА);
- Участие в работни групи за хармонизиране на националната нормативна уредба с Европейското законодателство, свързана с безопасността и разследването на железопътни произшествия и инциденти;
- Анализирание на данни за настъпили произшествия и инциденти в системата на железопътния транспорт;
- Водене на архив на разследваните произшествия и инциденти и поддържане на информационна база данни;

1.3. Организация на дейността

Основната дейност на СЗРПИЖТ в качеството му на национален разследващ орган е провеждане на техническо разследване на възникнали железопътни събития, класифицирани в съответствие с чл. 19 от Директива 2004/49/ЕО.

През 2017 г. СЗРПИЖТ е извършвало разследване на железопътни събития в състав от трима инспектори:

- държавен инспектор по разследване – ръководител на СЗРПИЖТ с квалификация доктор, магистър-инженер със специалност „Експлоатация и управление на железопътния транспорт”;
- главен инспектор по разследване с квалификация магистър-инженер със специалност „Експлоатация на подвижен железопътен състав“



- инспектор по разследване с квалификация магистър-инженер със специалност „Електронно-изчислителни машини и устройства – Проектиране на изчислителни машини”.

Бюджетните средства за Звеното се планират и осигуряват от МТИТС.

Решенията за предприемане на разследване се вземат от ръководителя на СЗРПИЖТ в съответствие с изискванията на:

- Директива 2004/49/ЕО;
- Закон за железопътния транспорт;
- Наредба № 59/05.12.2006 год. за управление на безопасността в железопътния транспорт.

СЗРПИЖТ писмено информира Агенцията за железниците на европейския съюз ЕЖА за всяко предприето разследване на железопътно събитие чрез системата ERAIL. Разследванията се приключват с изготвяне на проект на доклад и окончателен доклад, който се прави публично достъпен в интернет страницата на МТИТС.

СЗРПИЖТ писмено информира ЕЖА за всяко приключило разследване, като предоставя и електронно копие на оригиналния окончателен доклад на английски език. След валидиране от страна на ЕЖА, окончателният доклад става публично достъпен на сайта на Агенцията.

Международна дейност през 2017 г.

1. Участие на 2 (двама) инспектори по разследване в 33-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведена в периода 22 - 23 март 2017 г.

2. Участие на 2 (двама) инспектори по разследване в 34-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведена в периода 17 - 18 май 2017 г.

3. Участие на 2 (двама) инспектори по разследване в 35-то пленарно заседание на Мрежата на органите за разследване на железопътни произшествия от страните-членки на ЕС, проведена в периода 22 - 23 май 2017 г.

Участие на СЗРПИЖТ в други мероприятия

1. След получаване на ежемесечна статистическа информация за общите показатели за безопасност от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия във връзка с изискванията на Наредба № 59/5.12.2006 г. СЗРПИЖТ извършва анализ и обобщава данните за управлението на безопасността в железопътния транспорт. Във тази връзка беше направен анализ на управлението на безопасността за 2017 г., базиран на данните в предоставените годишни доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия;

2. СЗРПИЖТ ежедневно наблюдава докладите за експлоатационната обстановка във връзка с изискванията за безопасност;

3. Изготвяне и публикуване на годишен доклад за дейността през предходната година, който е изпратен в срок на Агенцията за железниците на Европейския съюз.

1.4. Организационна схема

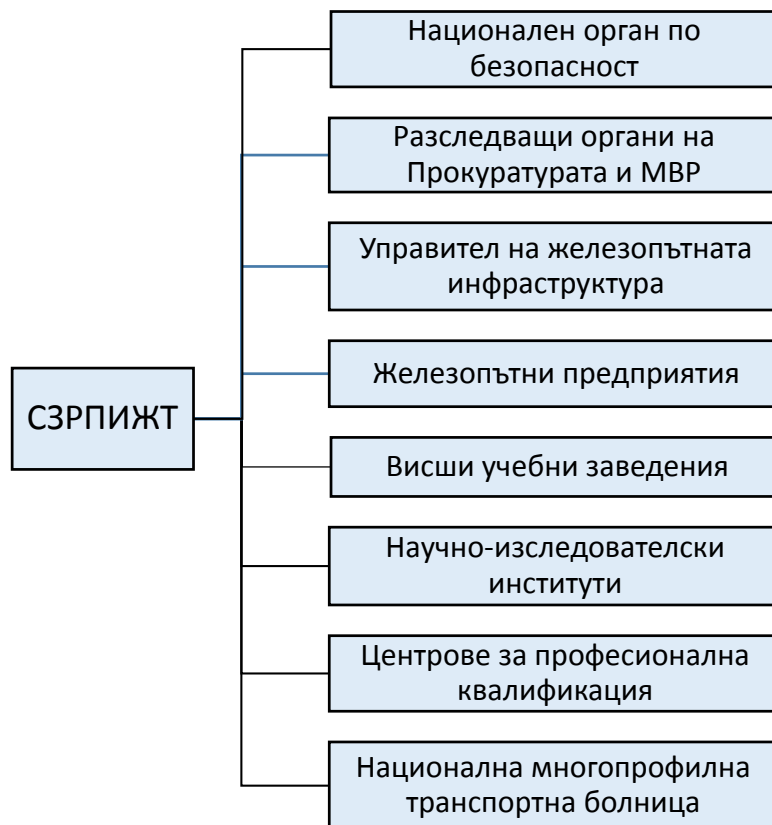
С цел създаване на необходимите условия и организация за своевременна и ефективна оперативна дейност, в процеса на водене на разследване СЗРПИЖТ съгласува действията си с държавни разследващи органи на досъдебното производство, Прокуратурата, НСлС и МВР, които извършват паралелно досъдебно разследване. При необходимост се извършва регламентиран обмен на информация, придобита от отделните



разследващи органи по реда на изпълнение на Наредба Н-32/19.09.2007 г. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти.

В процеса на разследването СЗРПИЖТ създава работни контакти и координира своите действия с управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия/превозвачи, националния орган по безопасност и потребители на железопътни услуги с отношение към разследваното произшествие или инцидент за предоставяне на свързана с разследването информация, както и с други независими институции и специализирани администрации за изготвяне на експертизи.

Връзки на СЗРПИЖТ с други разследващи органи и институции



2. ПРОЦЕС НА РАЗСЛЕДВАНЕ

2.1. Събития подлежащи на разследване

Всички железопътните събития цитирани в Директива 2004/49/ЕО, ЗЖТ и Наредба № 59, може да бъдат разследвани от СЗРПИЖТ, както следва:

- Тежки железопътни произшествия;
- Произшествия и инциденти, които при различни обстоятелства са могли да доведат до последици на тежките железопътни произшествия;
- По негова преценка може да разследва и технически повреди в структурните подсистеми и елементи на оперативната съвместимост, като взема предвид тяхната значимост.

При възникване на произшествие или инцидент, упълномощените длъжностни лица на управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия уведомяват незабавно ръководителя на СЗРПИЖТ съгласно утвърдените процедури за безопасност в съответствие със ЗЖТ и Наредба № 59.

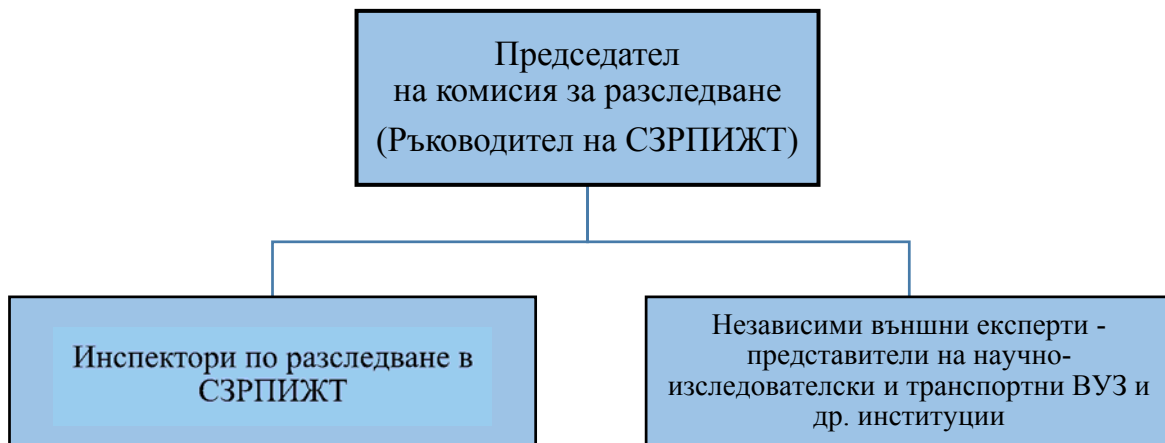


2.2. Институции, свързани с разследването.

След класифициране на железопътно събитие и вземане на решение за предприемане на разследване, от ръководителя на СЗРПИЖТ, се създава комисия за разследване. Комисията се ръководи от председател (ръководителя на звеното) в която включва инспектори по разследване от Звеното и независими външни експерти от научните среди и висши транспортни университети със специализации предвид спецификите на разследваното събитие. В хода и за целите на разследването председателя на Комисията възлага извършването на технически експертизи изисква анализи и становища от:

- Научно изследователски институти по транспорта;
- Технически университет - София;
- Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”;
- Професионални центрове за обучение на железопътни кадри;
- Българска академия на науките;
- Национална многопрофилна транспортна болница;
- Други институции за всеки конкретен случай.

Структура на комисията за разследване на железопътни събития



2.3. Процес на разследване и подход на разследващия орган

При всяко уведомяване на ръководителя на СЗРПИЖТ за възникнало железопътно събитие, същият го класифицира в съответствие с нормативните актове. След преценка и взимане на решение от ръководителя на СЗРПИЖТ за започване на разследване, незабавно се предприемат действия за организирането и уведомяването на всички заинтересовани страни в събитието. Инспекторите по разследване предприемат бързи действия за придвижване до мястото на събитието. В срок до седмица след започване на разследването, СЗРПИЖТ информира писмено ЕЖА за предприетото разследване чрез системата ERAIL.

Председателят ръководи и координира дейността по техническото разследване с органите на досъдебното производство – Прокуратура на РБ, НСлС, МВР, „Гражданска защита”, „Спешна медицинска помощ”, „Пожарна безопасност и защита на населението” (ПБиЗН) и други институции с оглед обезпечаване на необходимите условия за извършване на независимо техническо разследване. Управителят на железопътната инфраструктура, железопътното предприятие и другите участващи в събитието



юридически лица предоставят на комисията за разследване всички записи и разговори на персонала, участвал в управление движението на влаковете, както и всяка друга важна информация и документи, свързани със сигнализацията, железния път и подвижния железопътен състав. При поискване от СЗРПИЖТ, националният орган по безопасността предоставя всякаква важна информация даваща яснота на разследваното произшествие или инцидент. Комисията провежда срещи и интервю с персонала, участвал в произшествието, както и с очевидци на събитието и изисква писмени показания от всички юридически и физически лица, пряко и косвено свързани със събитието. Комисията получава пълната подкрепа и помощ от компетентните държавни разследващи органи на Прокуратурата на РБ и МВР, които провеждат свое паралелно разследване, съгласно изискванията на Наказателно-процесуалния кодекс (НПК). Техническото разследване, извършвано от СЗРПИЖТ, се провежда максимално открито с цел обмяна на информация, мнения и становища на всички нива и с всички страни, участници в събитието. Комисията анализира събраните документи, материали, изготвени становища и експертизи преди, по време и след произшествието до изясняване на обстоятелствата и причините довели до неговото възникване.

Председателят на комисията в зависимост от тежестта на разследваното произшествие изготвя проект на окончателен доклад, който изпраща до всички участници в произшествието, НОБ, засегнати представители на структури и организации, както и до близките на пострадалите в произшествието. Всяко произшествие или инцидент в рамките на една година от датата на възникването му трябва да приключи с окончателен доклад, в противен случай се изготвя междинен доклад, като се описват предприетите действия към момента. В окончателния доклад се излагат хронологията на събитията, действията на персонала, описват се установените данни за убити и ранени лица и материални щети, включва се анализ на събитието и обстоятелствата и се излагат обосновано причините за неговото възникване. При необходимост се изготвят препоръки за подобряване на безопасността с оглед недопускане на други събития от подобен характер, които се адресират до НОБ и преките изпълнители – управителя на железопътната инфраструктура и участвалите в произшествието железопътни предприятия/превозвачи, и по целесъобразност - до всички други заинтересовани участници в събитието. Адресатите на препоръките са задължени да информират писмено ръководителя на СЗРПИЖТ за предприетите мерки по изпълнение на препоръките в указаните срокове.

СЗРПИЖТ информира писмено ЕЖА за приключване на разследването, като въвежда изискваните данни и информация, включително дадените препоръки, чрез интерфейса и във формата на информационната система ERAIL и прилага копие на оригиналния окончателен доклад на английски език. Окончателният доклад се прави публично достъпен на страницата на СЗРПИЖТ в Интернет-портала на МТИТС.

2.4. Изследване на безопасността от годишните доклади през 2017 г.

СЗРПИЖТ получи годишните доклади от управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия с регистрирани общо 746 железопътни събития през 2017 г., от които:

- 343 произшествия, в т.ч., 202 - сблъсък на влак, 3 - сблъсък на влак с жп возило, 43 - дерайлиране на ПЖПС, 23 - произшествия на прелези, 54 - произшествия с хор, 10 - пожар в ПЖПС и 8 - други;

- 53 инцидента, в т.ч. 28 - повреда на железен път, 23 - подминат забранителен сигнал, 1 - счупване колело на ПЖПС и 1 – повреда на ОТ;

- 350 ситуации, близки до инциденти.



Общият брой на регистрирани произшествията от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ като значими, е 47, в т.ч. 1 сблъскване на влакове с препятствия в границите на строителния габарит, 5 дерайлирования, 11 произшествия на железопътни прелези и 29 произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства и опити за самоубийство.

Обобщените данни за железопътните произшествия сочат, че през 2017 г. общо 16 са загиналите и 28 са тежко ранените лица, вследствие на допуснатите произшествия с хора, причинени от ПЖПС в движение.

Стойността на нанесените материални щети на подвижен състав и железопътна инфраструктура, вследствие на възникнали значителни железопътни произшествия, възлиза на 455 112 лв. (EUR 232 401).

Обобщените данни за железопътните събития по вид, възникнали през 2017 г., са представени в Таблица 1:

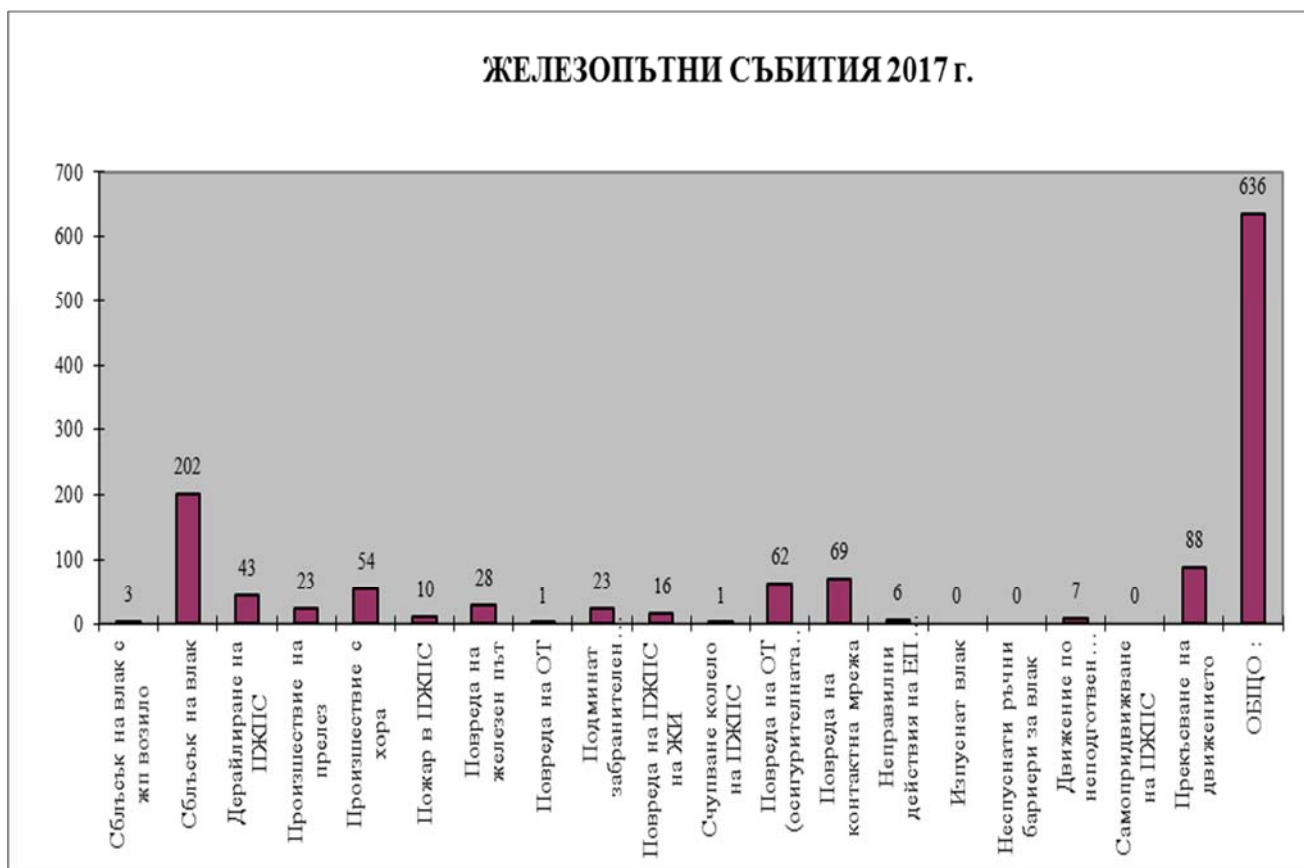
Таблица 1: Железопътни събития регистрирани от НКЖИ през 2017 г.

№	ВИД СЪБИТИЯ	БРОЙ
ПРОИЗШЕСТВИЯ		
1	Сблъсък на влак с жп возило	3
2	Сблъсък на влак	202
3	Дерайлиране на ПЖПС	43
4	Произшествие на прелез	23
5	Произшествие с хора	54
6	Пожар в ПЖПС	10
7	Други	8
Общо:		343
ИНЦИДЕНТИ		
1	Повреда на железен път	28
2	Повреда на ОТ	1
3	Подминат забранителен сигнал	23
4	Счупване колело на ПЖПС	1
Общо:		53
СИТУАЦИИ, БЛИЗКИ ДО ИНЦИДЕНТИ		
1	Повреда ПЖПС на ЖИ, причинила закъснение	16
2	Повреда на железен път	102
3	Повреда на ОТ	62
4	Повреда на контактна мрежа	69
5	Неправилни или несъгласувани действия на ЕП от ЖИ	6
6	Изпуснат влак	0
7	Приет влак на зает коловоз	0
8	Изпратен влак без съгласие	0
9	Изпратен влак на заето междугарие	0
10	Неосигурен влак със спирачна маса	0
11	Не спуснати ръчни бариери за влак	0
12	Движение по неподготвен маршрут	7
13	Повреда ПЖПС на ЖИ, водеща до дерайлиране	0



№	ВИД СЪБИТИЯ	БРОЙ
14	Самопридвижване на ПЖПС	0
15	Оставен ПЖПС извън дистанционни указатели	0
16	Прекъсване на движението	88
Общо :		350

Графика на железопътните събития по железопътната мрежа през 2017 г.

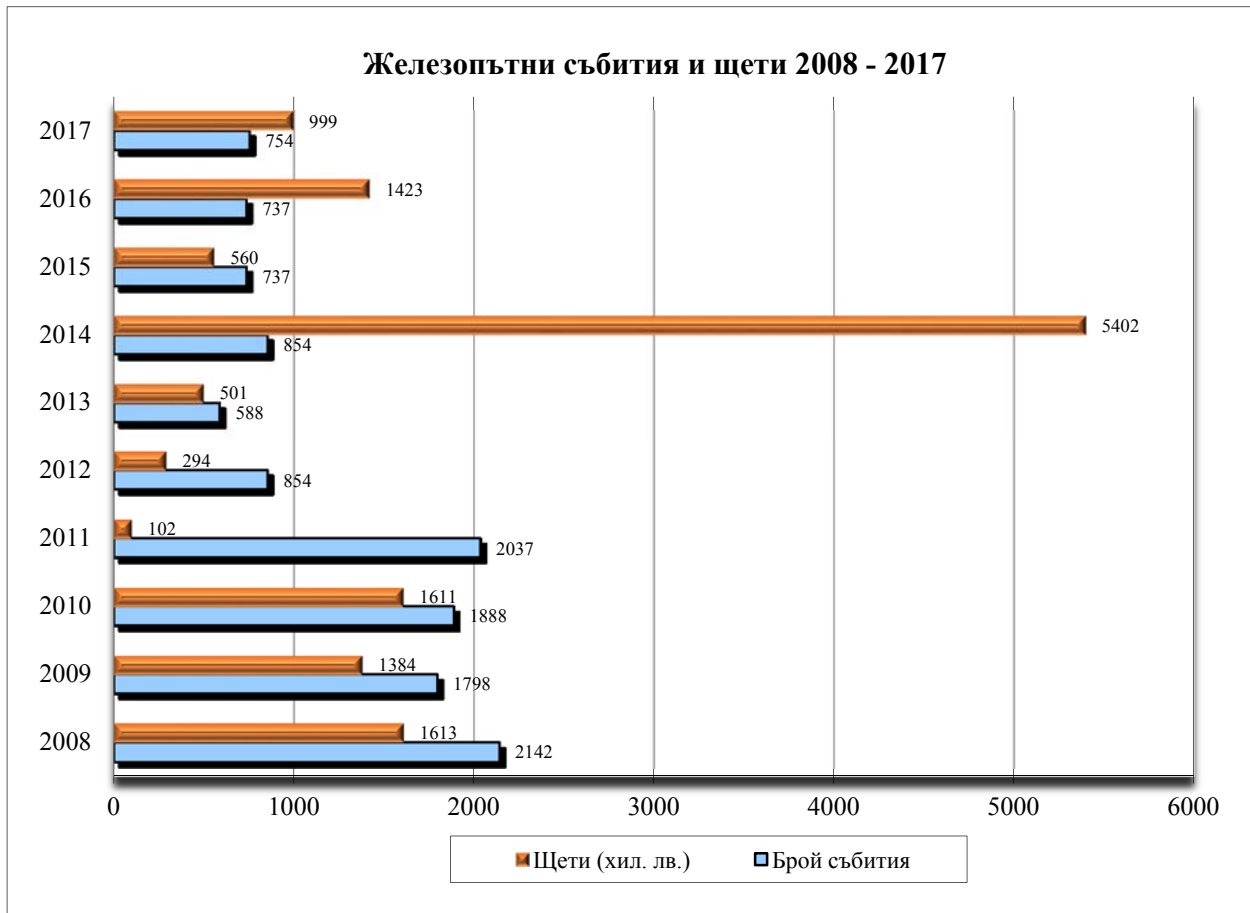


Железопътни събития с нанесени щети

През 2013 сравнено с 2012 г отклонението щети /лева е +206 902 лв. (+105 787 EUR)
През 2014 сравнено с 2013 г отклонението щети/лева е +5 402 000 лв. (+2 762 000 EUR)
През 2015 сравнено с 2014 г отклонението щети/лева е -4 842 076 лв. (-2 472 591 EUR)
През 2016 сравнено с 2015 г отклонението щети/лева е + 863 286 лв. (+ 440 452 EUR)
През 2017 сравнено с 2016 г отклонението щети /лева е -136 200 лв. (-69 597 EUR)



Графика на железопътните събития и нанесените щети по железопътната мрежа за периода 2008 - 2017 г.



3. РАЗСЛЕДВАНИЯ

3.1. Обзор на приключени разследвания

През 2017 година СЗРПИЖТ е разследвало пет железопътни произшествия, включително едно тежко железопътно произшествие.

Таблица 2: Разследвани произшествия и инциденти през 2017 г.

Вид разследвани произшествия и инциденти	Брой произшествия	Брой жертви		Щети	
		Смъртни случаи	Сериозни наранявания	BGN	EURO
Дерайлиране на ПЖПС	5	-	-	4 081 177	2 082 233
Пожар в ПЖПС	1	-	-	6 057	3 090
ОБЩО:	6	-	-	4 087 234	2 085 323

3.2. Разследвания, започнати и приключени през 2017 г.

Таблица 3: Разследвания, приключени през 2017 г.



Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Приключено на:
28.08.2016 г.	Железопътно произшествие – дерайлиране на седем пълни вагона от състава на товарен влак № 50505 при преминаване транзит през гара Петърч	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59	02.02.2017 г.
03.09.2016 г.	Железопътно произшествие – дерайлиране на шест пълни вагона от състава на товарен влак № 50501 в междугарието Волюяк – Храбърско	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59	08.02.2017 г.
14.09.2016 г.	Тежко железопътно произшествие – дерайлиране на дванадесет пълни вагон-цистерни от състава на товарен влак № 90570 при влизане в гара Хитрино на стрелка № 5 и възпламеняване на една от тях	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 1/а, чл. 115к, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59	29.09.2017 г.
09.02.2017 г.	Железопътно произшествие – дерайлиране на вагон-цистерна от товарен влак № 30582 в междугарието Дългопол – Комунари на път № 2	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115к, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59	04.08.2017 г.
04.05.2017 г.	Железопътно произшествие – дерайлиране на електрически локомотив № 86018.9 от състава на товарен влак № 30690 пред гара Пирдоп на 04.05.2017 г. Разследването продължава.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/б, чл. 115и, ал. 2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59	30.08.2017 г.

3.2.1. Дерайлиране на седем пълни вагона от състава на товарен влак № 50505 при преминаване транзит през гара Петърч.

Кратко описание

На 28.08.2016 г. товарен влак № 50505 на железопътния превозвач БДЖ „Товарни превози“ ЕООД в състав 12 вагона пълни с въглища, 48 оси, брутна маса 924 тона, обслужван от два електрически локомотива № 43551.1 - влаков и № 45166.6 – помощен буташ, се е движил по направление Станянци – Волюяк – Разменна – Батановци – Дупница.

Влакът е заминал от маневрен район Станянци в 12:24 часа и е пристигнал в гара Калотина в 13:08 часа, където е престоял 109 мин. за смяна на дизеловия локомотив с 2 електрически локомотива. След 37 мин. престой в гара Драгоман, влакът е заминал в 15:47 часа, преминавайки транзит през следващите гари.

В 16:10 часа влакът преминава със скорост 70 км/ч по трети главен коловоз на гара Петърч. След преминаването му през стрелка № 2 се чува силен трясък и влакът спира. При извършен оглед на място дежурният постови стрелочник установява, че са дерайлирали и полегнали седем вагона от състава на влака (от четвърти до десети включително), а превозвания в тях товар е разпилян.



Последствия

Следствие на дерайлирането на влака няма пострадали. Има нанесени материални щети на подвижния железопътен състав, железопътната инфраструктура и на превозвания товар.

Прекъснато е движението по железопътната инфраструктура, общата стойност на щетите са в размер на 203249 лв.

Причини

Непосредствената техническа причина довела до възникване на дерайлирането на влака е откъсване на фиксатора за буксува пружина, държаща външната и вътрешна пружини за крилото на лявата букса на втората колоос на първа талига на четвърти вагон по посока на движението на влака.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и две препоръки на 02.02.2017 г.

3.2.2. Дерайлиране на шест пълни вагона от състава на товарен влак № 50501 в междугарието Волюяк – Храбърско.

Кратко описание

По заявка на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД на 03.09.2016 г. е назначен товарен влак № 10690 в състав 18 пълни вагона (въглища), 72 оси и брутна маса 1348 тона, обслужван с електрически локомотив № 46033.7. С маршрут на движение Пловдив-разпределителна – Пловдив – София - Волюяк. В гара Искър влакът е пристигнал в 05:00 часа и след смяна на локомотивните бригади, в 05:20 часа е заминал за гара Волюяк. В гара Волюяк влакът е престоял 6 мин. поради смяна номера на влака, и промяна на удостоверението за спирачна маса (обр. ВП-11) и извършване на съкратена проба „D“ на автоматичната влакова спирачка. От гара Волюяк влакът е заминал под № 50501 в направление Волюяк – Разменна – Батановци – Дупница. По време на движението на влака в междугарието Волюяк - Храбърско на км 14+055 дерайлира вагон № 31 52 665 1221-1 дванадесети по ред в състава, с първата колоос на първата талига на вагона вдясно по посока на движението и продължава движението си, като впоследствие дерайлира и втората колоос вдясно. В това състояние (с дерайлиралата първа талига) влакът е продължил да се движи без това да бъде забелязано или усетено от локомотивната бригада. При навлизане на влака в крива на железния път с радиус R-500 м от км 23+164 до км 24+830, след дванадесетия вагон дерайлират още пет вагона от влака от 13-ти до 17-ти включително и същевременно влакът се къса между пети и шести, и между единадесети и дванадесети вагони.



Последствия

Загинали и ранени с травми няма.

Нанесените щети на подвижния състав и на железопътната инфраструктура от прекъсването ѝ възлизат съответно на 484153 лв.



Причини

Непосредствената техническа причина довела, до възникване на произшествието е: Неправилно натоварване и разпределяне на насипния товар в дванадесетия вагон във влака, следствие на което централният лагер на първата талига работи агресивно по време на движение и вписването на талигата е затруднено, което е довело до възкачване на дясното колело на първата колоос на първа талига на главата на релсата без да остава следа.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и четири препоръки на 08.02.2017 г.

3.2.3. Дерайлиране на дванадесет вагона-цистерни пълни от състава на товарен влак № 90570 при влизане в гара Хитрино на трети коловоз на стрелка № 5.

Кратко описание

На 10.12.2016 г. от гара Дружба за гара Русе-север е заминал товарен влак № 90570 в състав от два електрически локомотива, и 26 броя вагон-цистерни, от които 23 пълни и 3 празни. Маршрутът на движение на влака е Дружба – Карнобат – Синдел-разпределителна – Русе-север. По време на пътуването си влакът е сменял два пъти посоката на движение съответно в гарите Карнобат и Синдел-разпределителна. След заминаване от гара Синдел-разпределителна през следващите гари влакът е преминал транзит без да е забелязано нещо необичайно при движението му от дежурния персонал в гарите. В 05:35 часа дежурният ръководител движение в гара Хитрино е излязъл пред приемното здание на гарата за да посрещне пристигащия товарен влак № 90570.

В 05:37 часа влакът навлиза в гара Хитрино и при преминаване през прелеза, който се намира в гърловината (страна гара Плиска) дежурният ръководител движение е видял от колелата да излизат искри. Малко след това осветлението на прелеза е угаснало и само част от влака е продължила да се движи към гарата.

По голямата част от влака се е установила в стрелковата гърловина до пост № 2. Поставият стрелочник в Пост № 2 се е обадил на дежурния ръководител движение за да го уведоми, че влак № 90570 е дерайлирал. По време на разговора поставият стрелочник е усетил силна задушлива миризма, която е последвана от мощен взрив.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и 16 (шестнадесет) препоръки на 29.09.2017 г.



Последствия

Следствие на дерайлирането е пробит балонът на десетата вагон-цистерна (№ 33877915652-4), от която е изтекъл превозвания товар (пропилен), който се е възпламенил. Разразил се е голям пожар, обхванал значителен район от селото.

Убити са седем жители и други 29 са ранени, включително с тежки травми, в.т.ч. 1 служител, на смяна стрелочник/постови в Пост № 2.



Общо щетите и разходите за възстановяване на подвижния състав, на железопътната инфраструктура и от прекъсване от произшествието възлизат на: 3 238 891,13 лв.

Причини

Основната причина за възникване на произшествието е неспазване на скоростта на движение при подготвен маршрут за влизане на товарен влак № 90570 на 3-ти отклонителен коловоз в гара Хитрино.

През стрелка № 1 влакът преминава със скорост 81 км /ч, а през стрелка № 5 с 78 км/ч, при разрешена скорост до 40 км/ч за влизане в отклонение на трети приемно-отправен коловоз със спиране. При навлизане на влака в гарата, не са спазени разрешителните показания на предупредителния и входния светофори, ограничаващи скоростта на движение до 40 км/ч в съответствие с чл. 317, т. 3 и чл. 324, ал. 2 и ал. 3, т. 5 от Наредба № 58. Не е спазен и сигналът за ограничение на скоростта до 60 км/ч през входните стрелки за влизане на главния коловоз поради типа на заключване на стрелките в гара Хитрино съгласно чл. 384, ал. 1 и ал. 2 от Наредба № 58.

3.2.4. Дерайлиране на вагон-цистерна от товарен влак № 30582 в междугарието Дългопол – Комунари по път № 2.

Кратко описание

На 09.02.2017 г. пълна с пропан-бутан вагон-цистерна от състава на товарен влак № 30582, обслужван от Българска железопътна компания ЕАД, дерайлира с първата си талига на път № 2 в междугарието Дългопол-Комунари. Локомотивната бригада не е забелязала дерайлирането. При навлизане на влака в гара Комунари и след преминаване през стрелки №№ 101, 3 и 5, вагонът-цистерна се покачва отново на релсовия път.



Последствия

В резултат на произшествието няма пострадали, но са нанесени сериозни материални щети на 4 477 м от железния път, на стрелки №№ 101, 3 и 5 и на дерайлирания вагон. Няма пострадал персонал и пътници.

Причини

Причината, довела до възникване на произшествието, е видимо изместен център на тежестта на вагон-цистерната в напречна посока, видимо от установените двустранно възникнали хлабини в плъзгалките на двете талиги и коша, както и разхлабването на пресовата сглобка на колело – ос, което е нарушило разстоянията между бандажите на първата водеща колоос на вагона и това е затруднявало вписването на талигата в кривата на железния път.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и 3 препоръки на 04.08.2017 г.

3.2.5. Дерайлиране на електрически локомотив № 86018.9 от товарен влак № 30690 при влизане в гара Пирдоп на 04.05.2017 г.

Кратко описание



На 04.05.2017 г. товарен влак № 30690, обслужван от железопътен превозвач „Ди Би Карго България“ ЕООД, се движи по маршрут Бургас – Карлово – Пирдоп с три локомотива, от които два в неработно (студено) състояние и 23 празни вагона. Пред входния сигнал на гара Пирдоп дерайлира вторият локомотив № 86018.9 с първата колоос. Дерайлирането е вследствие на скъсана ос на първата колоос.



Последствия

В резултат на реализираното произшествие няма пострадал персонал.

Има нанесени материални щети на локомотива и на железопътната инфраструктура, възлизащи общо на 39 200 лв.

Причини

Причината, довела до възникване на произшествието е скъсване на първата по посока на движение на локомотив № 86018.9 колоос в областта на прехода към задглавинната част, вследствие умора на материала и наличие на множество пукнатини по външната повърхност на оста.

Статус на разследването

Разследването е приключено с окончателен доклад и препоръки на 30.08.2017 г.

В изпълнение на член 23, параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО на ЕП и на Съвета, данните и окончателните доклади от всички посочени по-горе разследвания са въведени на английски език в информационната система ERAIL на Агенция за железниците на европейския съюз.

3.3. Разследвания, започнати през 2017 г. и продължили през 2018 г.

Таблица 4: Разследвания, започнати през 2017 г. и продължили през 2018г.

Дата на събитието	Визитка на разследването	Законово основание	Етап
12.10.2017 г.	Възникване на пожар в електрически локомотив № 44134.2 обслужвал бърз влак № 8693 в гара Димитровград.	Директива 2004/49/ЕО, чл. 19, ал. 2/а, чл. 115к, ал. 1, т.2 от ЗЖТ, чл. 76 от Наредба № 59	Разследването продължава и през 2018 г.

3.3.1. Възникване на пожар в електрически локомотив № 44134.2 обслужвал бърз влак № 8693 в гара Димитровград на 12.10.2017 г.

Кратко описание

На 12.10.2017 г. от гара София е заминал бърз влак № 8693 в състав от 4 пътнически вагона, обслужван с електрически локомотив № 44134.2. Влакът се движи в направление София – Пловдив – Димитровград – Бургас по График за движение на влаковете (ГДВ) от гара София влакът е заминал в 13:20 часа без технически неизправности. В 13:22 часа между гара София и гара Подуяне е възникнало първо изключване на локомотива. При потегляне на влака от гара Елин Пелин в 13:50 часа е реализирано второ изключване. Други изключвания по време на движението на влака до гара Пловдив не са установени. В участъка от гара София до гара Пловдив локомотивът е работил с всички включени тягови двигатели. В гара Димитровград влакът пристига в 16:47 часа с индикация за земно



съединение. Предприета е маневра с локомотива за промяна посоката на движение на влака. След придвижване в продължение на 1,5 минути, при което локомотивът е изминал 480 м е възникнало samozапалване в машинното отделение. Машинистите са спрели локомотива, предприели са гасене на пожара с наличните пожарогасители и са подали информация за това на телефон 112. След пристигане на автомобил на пожарна безопасност в гара Димитровград в 17:10 часа, пожарът е локализиран и около 17:32 ч. е потушен.

Няма пострадали пътници и персонал. Нанесени са материални щети на локомотива.

Статус на разследването

Разследването продължава през 2018 г.

3.4. Произшествия и инциденти, разследвани през последните пет години.

Таблица 5: Разследвани произшествия и инциденти в периода 2012 – 2017 г.

Разследвани събития	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Общо
Сблъсък	-	-	-	1	-	-	1
Сблъсък с препятствие	-	-	-	-	-	-	0
Дерайлиране на влак	-	1	2	1	4	5	13
Произшествие на жп прелез	-	-	2	-	-	-	2
Произшествие с човек причинено от ПЖПС в движение	-	-	-	-	-	-	0
Пожар в подвижен състав	1	2	2	1	4	1	11
Произшествие свързано с опасни товари	-	-	-	-	1	-	1
Инциденти	-	-	-	-	-	-	0
Общо:	1	3	6	3	9	6	26

Диаграма на разследваните произшествия и инциденти в периода 2012 – 2017 г.





4. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

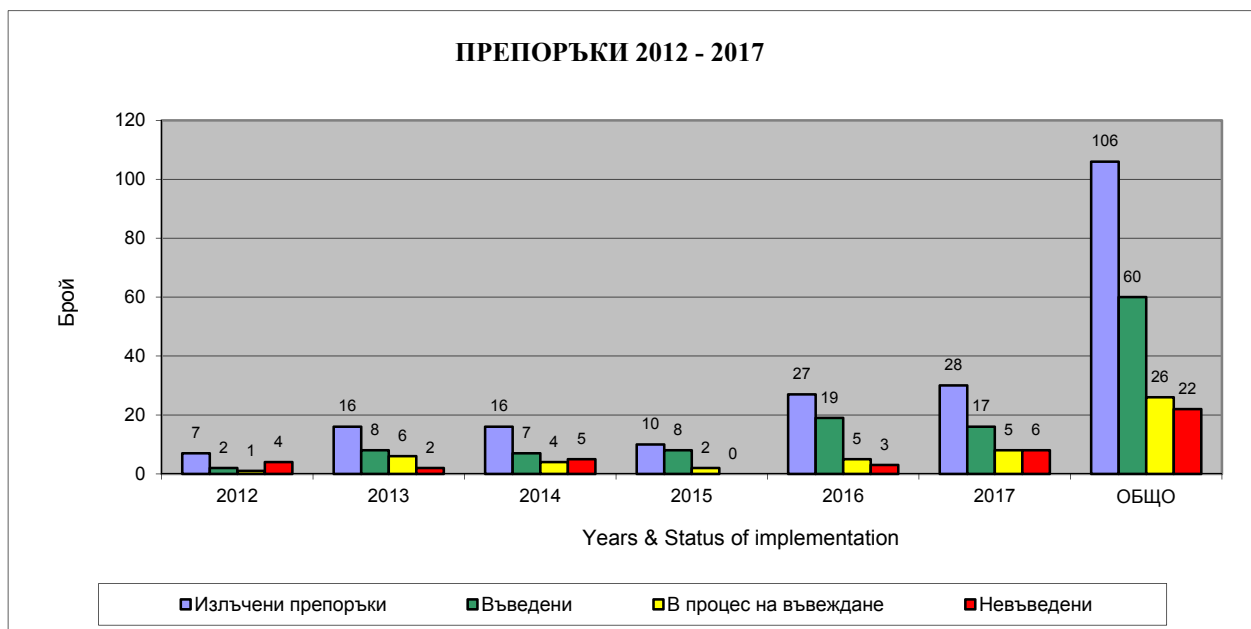
Дадените препоръки за безопасност от СЗРПИЖТ са с цел подобряване на безопасността и недопускане на други железопътни произшествия. Препоръките са адресирани до Националния орган по безопасността, управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия и други лица със собствен железопътен транспорт и/или приемо-предавателна дейност за предприемане на мерки и действия по осигуряване на безопасността.

4.1. Кратък обзор и представяне на препоръките

Таблица 6: Излъчване и въвеждане на препоръки през периода 2012 – 2017 г.

Година	Дадени препоръки	Статус на изпълнение на препоръките		
		Изпълнени	В процес на изпълнение	Приети и неизпълнени
2012	7	2	1	4
2013	16	8	6	2
2014	16	7	4	5
2015	10	8	2	0
2016	27	19	5	3
2017	28	17	5	6
Общо:	104	61	23	20

Диаграма на дадените от СЗРПИЖТ препоръки в периода 2012 – 2017 год.



4.2. Препоръки за безопасност, излъчени през 2017 г.

2017 г.
Събитие: Дерайлиране на товарен влак № 50505 при преминаване транзит през гара Петърч на 28.08.2016 г.
Препоръки за безопасност: (02.02.2017 г.)



1. Железопътния превозвач БДЖ „Товарни превози“ ЕООД да завиши контрола по правилното натоварване на вагоните във товаро-разтоварните райони за насипни товари.

2. Да се завиши качеството на техническите прегледи извършвани от техническия персонал на превозвача БДЖ „Товарни превози“ ЕООД и на собственика на вагоните „ТЕЦ Бобов дол“ ЕАД експлоатирани на железопътната инфраструктура.

Предприети мерки

Препоръки 1 и 2 изпълнени.

Събитие: Дерайлиране на шест пълни вагона от състава на товарен влак № 50501 в междугарнето Волюяк – Храбърско.

Препоръки за безопасност: (08.02.2017 г.)

1. Железопътния превозвач „БДЖ Товарни превози“ ЕООД и товародателите за насипни товари да изградят теглоизмервателни съоръжения за вертикалното натоварване на всяко колело на товарните вагони в районите, където се извършват товаро-разтоварни дейности.

2. При техническа възможност да се изгради система за контрол на подвижния железопътен състав в движение „Check Point“ на железопътната инфраструктура в НКЖИ.

3. Железопътния превозвач „БДЖ Товарни превози“ ЕООД да завиши контрола по правилното натоварване на вагоните преди включването им в състава на влак.

4. Железопътния превозвач „БДЖ Товарни превози“ ЕООД да завиши контрола по спазване задълженията на локомотивните бригади при обслужване на влаковете.

Предприети мерки

Препоръки 3 и 4 изпълнени

Препоръки 1 и 2 в процес на изпълнение

Събитие: Дерайлиране на дванадесет вагона-цистерни пълни от състава на товарен влак № 90570 при влизане в гара Хитрино на трети коловоз на стрелка № 5.

Препоръки за безопасност: (29.09.2017 г.)

1. ИА „Железопътна администрация“ да препоръча на ръководителите на железопътни превозвачи и на генералния директор на НКЖИ на беседи с персонала, свързан с безопасността на превозите, да се запознае със съдържанието на окончателния доклад от проведеното разследване.

2. Вагон-цистерните, превозващи втечнени въглеводородни газове, да бъдат оборудвани с теглично-отбивачни съоръжения с краш елементи по изискванията на БДС EN 15227:2008+A1:2010, и да притежават сертификат за безопасност.

3. ИА „Железопътна администрация“ да разпорежи премахване възможността собствениците на вагони за превоз на опасни товари сами да решават времето за един междуремонтен цикъл на ходовата част, рамата и теглично-отбивачните съоръжения, която към момента е 4 или 6 години, периодичността на ремонтите да се фиксира само на 4 години, каквито са изискванията към резервоарите за превоз на опасни товари, записани в Правилника RID.



4. В граничните гари да се допуска приемането в страната на вагони за превоз на опасни товари по железопътната инфраструктура само с доказана документална и гарантирана техническа изправност от съответния железопътен превозвач.

5. ИА „Железопътна администрация“ да организира провеждането на проверочни изпити на експлоатационния персонал свързан с безопасността на превозите, във връзка с изискванията на чл. 6, ал. 1 от Наредба № 56 от 2003 г. перманентно, а не кампанийно, като задължително те да се предхождат от периодични обучения и да бъдат свързани с проверка както на теоретичните знания, така и на практическите умения на машинистите през симулатори, даващи възможност за проверка на техните реакции в аварийни и стресови ситуации;

6. ИА „Железопътна администрация“ да изготви технически условия за осигуряване на записващо устройство от утвърден тип и да задължи всички железопътни превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура и собственици на тягов подвижен състав (ТПС), да монтират това устройство на тяговите си возила. Устройството да бъде изготвено по такъв начин, че да е в състояние да записва най-важните параметри от движението на съответното возило:

- ✓ Скорост на движение;
- ✓ Изминат път;
- ✓ Астрономическо време;
- ✓ Времетраене и времепрестой;
- ✓ Задействане на автоматичната влакова спирачка и дали това е извършено от кранмашиниста или от друго място във влака;
- ✓ Задействане на допълнителната (директна) спирачка;
- ✓ Задействане на друг вид спирачка, монтирана на возилото и стойности на реализираната спирачна сила;
- ✓ Позиция на контролера (стойност на теглителната сила);
- ✓ Ток в тяговите двигатели;
- ✓ Напрежение в контактната мрежа;
- ✓ Обороти на дизелов (или друг) двигател;
- ✓ Поддържане в готовност на устройството за бдителност от машиниста;
- ✓ Състояние на устройството за бдителност (включено – изключено);
- ✓ Подаване на звуков сигнал със свирката на тяговото возило;
- ✓ Персонализиране на управлението на съответното возило с помощта на чип, магнитна карта или по друг подходящ начин и съответно блокиране на движението му при липса на персонализиране и идентификация от страна на експлоатационния персонал;
- ✓ Устройствата да бъдат конструирани така, че органите по безопасността на превозите (НОБ и ведомствени такива), както и разследващите органи да имат възможност незабавно да свалят необходимата им информация без да се налага тя да бъде трансформирана или преработвана;

7. При всяко излизане на подвижен състав за движение по железопътната инфраструктура неговото техническо състояние да се проверява от ревизор вагони, служител на железопътната инфраструктура, което да се удостоверява по съответен начин във влаковите документи;

8. ИА „Железопътна администрация“ да задължи всички превозвачи да монтират в тяговия си подвижен състав устройства за бдителност с променливо време на задействане, което да не води до монотонност от страна на експлоатационния персонал;

9. Ръководството на „Булмаркет Рейл Карго“ ООД да организира провеждането на обучение за придобиване на професионална квалификация по част от професия в лицензирана организация съгласно чл. 9, ал. 5 от Закона за професионалното образование и обучение ;



10. Булмаркет Рейл-Карго ЕООД да завиши контрола по издаването на пътните листа на локомотивите и извършване на предсменните инструктажи на персонала и осигуряване на почивки съгласно изискванията на нормативната уредба.

11. Булмаркет Рейл-Карго ЕООД, да завиши контрола при извършване на проверки от контролните органи относно техническото състояние на подвижния железопътен състав и персонала, свързан с безопасността на превозите;

12. Булмаркет Рейл-Карго” ЕООД да прецизира изискванията за назначаването на локомотивни машинисти на работа в дружеството, които са придобили право на пенсия за осигурителен стаж и възраст съобразно категорията труд.

13. НКЖИ да организира и проведе обучение на гаровия персонал във всички гари, за действия на същия при възникване на железопътни произшествия.

14. Да се коригира разписанието за движение на товарните влакове, превозващи опасни товари при възможност транзит по главните коловози на гарите, като се движат със скорост, близка до допустимата за съответните железопътни участъци, с резерв във времепътуването.

15. НКЖИ да организира спешно изграждане и внедряване на система за контрол на подвижния железопътен състав в движение („Check Point”) по железопътната мрежа на Р. България.

16. НКЖИ съвместно с железопътните предприятия, извършващи превози със собствен тягов подвижен състав, да организират спешно изграждане и внедряване на автоматична локомотивна сигнализация – пътно оборудване по основната железопътна мрежа на Р. България и бордово оборудване на локомотивите и мотрисните влакове.

Предприети мерки

Препоръки 1, 4, 7, 9, 10, 11, 12 и 13 изпълнени;

Препоръки 14, 15 и 16 в процес на изпълнение.

Препоръки 2, 3, 5, 6 и 8 неизпълнени.

Събитие: Дерайлиране на вагон-цистерна от състава на товарен влак № 30582 в междугариято Дългопол – Комунари по път № 2 на 09.02.2017 г.

Препоръки за безопасност: (04.08.2017 г.)

1. Да се опреснят знанията и заостри вниманието на персонала от БЖК АД, извършващ технически преглед в граничните преходи при влизане на ПЖПС, собственост на чужди железопътни превозвачи, опериращ по железопътната инфраструктура на Република България.

2. Локомотивните машинисти да следят за особености, възникнали по време на движение на возените от тях влакове и при забелязване на неизправности по подвижния железопътен състав своевременно да вземат мерки за спиране с цел предотвратяване на произшествия и инциденти.

3. Внедряване по железопътната инфраструктура на автоматизирана система за мониторинг и контрол на подвижния железопътен състав в движение, която да известява за възникнали повреди по ходовата част (колооси, букси, ресорно окачване и неравномерно натоварени вагони).

Предприети мерки

Препоръки 1, 2, и 3 изпълнени.

Събитие: Дерайлиране на вагон-цистерна от състава на товарен влак № 30582 в междугариято Дългопол – Комунари по път № 2 на 09.02.2017 г.

Препоръки за безопасност: (30.08.2017 г.)



1. Техническият персонал на „Ди Би Карго България“ ЕООД свързан с безопасността на железопътните превози на нетягов подвижен състав да спазва стриктно и точно изискванията, разписани в чл. 243, ал. 4 от Наредба № 58/2006 г., чл. 89, ал. 4 и чл. 309, ал. 1 и ал. 3 от „Правилник за движение на влаковете и маневрена работа“, както и в системата за управление на безопасността.

2. Железопътният превозвач „Ди Би Карго България“ ЕООД да организира обучението на локомотивния персонал, експлоатиращ съответните серии локомотиви в лицензирано учебно заведение в съответствие с изискванията на чл. 18, т. 6 от Закона за професионалното образование и обучение и в съответствие чл. 44, ал. 1, т. 1 от Наредба № 56/2003 г. да им бъдат издадени ново удостоверение за професионално обучение.

3. Ръководството на „Експрес Сервиз“ ООД да предприеме мерки за щателно извършване на ултразвуковите дефектоскопии на локомотивни колооси и оси, и стриктно прилагане технологията за окомплектоване на локомотивни колооси.

Предприети мерки

Препоръки 1 и 3 изпълнени.

Препоръка 2 неизпълнена.

В изпълнение на чл. 94, ал. 4 от Наредба № 59 от 05.12.2006 г., адресатите на препоръки са длъжни да уведомяват веднъж годишно ръководителя на СЗРПИЖТ за изпълнението на дадените препоръки.

Д-р инж. Бойчо Скробански

Ръководител на СЗРПИЖТ в МТИТС